



Serpentinen in der Vorfrutt, als Schotterstrasse um 1900 und «staubfrei» 1930. Rechts die Strasse, wie wir sie heute kennen.



Während sich der Gotthard zum Nord-Süd-Transitgebiet entwickelte, wurde die Klausenpassstrasse vor allem von Freizeitfahrern erobert. Im Buchprojekt «Saumpfad – Liini – Speedway» gehen die Architekturhistorikerin Marion Sauter und der Fotograf F. X. Brun der Verkehrs- und der Kulturgeschichte am Klausenpass nach. Sie nehmen uns mit auf einen Ausflug in ihre laufende Arbeit.

*Text: Marion Sauter  
Fotos: Michael Aschwanden (1865–1940),  
Richard Aschwanden (1909–2001) und F. X. Brun*

## Über Stock, Stein und Asphalt

Ein Postauto müht sich gemächlich die Serpentine in Richtung Klausenpasshöhe hinauf, dahinter bildet sich allmählich eine Kolonne ungeduldiger Passtouristen – hochmotorisierte Cabrio- und Töfffahrer, welche die Aussicht geniessen, vor allem jedoch uneingeschränkten Fahrspass haben wollen. Unter anderem auf der halsbrecherischen «Liini» die in den 1890er-Jahren in die steile Felswand zwischen dem Seelithaltunnel und der Balm geschlagen wurde.

Was heute vollkommen alltäglich anmutet, hat sich erst in den letzten Jahrzehnten etabliert. Die Klausenstrasse wurde im Jahr 1900 eröffnet und 1922 für den Automobilverkehr freigegeben – im selben Jahr startete auch das Klausenrennen von Linthal in Glarus bis zur Passhöhe auf 1488 m. ü. M. Anfänglich in einem alles verschlingenden Staubwirbel: Das Schottertrasse der Klausenstrasse wurde erst in den 1930er-Jahren getränkt und somit «staubfrei» gemacht. Die historischen Fotografien von Michael Aschwanden aus den Jahren 1900 bis 1935 und die aktuellen Bilder des Urner Fotografen F. X. Brun verdeutlichen, wie sich die Strasse mehr und mehr aus der Landschaft herauschälte, wie der Verkehr mehr und mehr Raum einforderte.

Der Klausenpass ist seit der Bronzezeit begangen – lange bevor sich die beiden Talorte Altdorf und Linthal gebildet haben. Über die steilen Saumpfade wurde aber über mehr als drei Jahrtausende kein nennenswerter Warenverkehr abgewickelt. Bis 1880 waren auch die beiden hintersten









Seelithaltunnel, um 1910



Blick auf die «Liini», um 1900



Äpler auf dem Urnerboden, um 1910



Postkutschenkurs auf der «Liini», um 1900

Schächentaler Bergbauerndörfer Spiringen und Unterschächen lediglich durch unwegsame Saumpfade erschlossen.

Im 18. Jahrhundert verlagerten sich die Linthaler zunehmend auf die Spinnerei und die Weberei, die Textilindustrie prosperierte. Es brauchte neue Absatzmärkte und einen Anschluss an die seit 1830 fahrbare Gotthardroute, vor allem jedoch an die 1882 eröffnete Gotthardbahn. Die ersten Glarner Vorstösse zur Fahrbarmachung des Klausenpasses und damit zur Auflösung der Sackgassenlage von Linthal datieren in das Jahr 1829.

Dieses Bedürfnis stand den Interessen der Urner Bergbauern vollkommen entgegen. Die etablierten Saumpfade erschlossen die grösste Alp der Schweiz, den Urnerboden. Sie genühten, um im Frühsommer und im Herbst jeweils 1800

Tiere über den Pass zu treiben. Bergbauern und Vieh waren steile Anstiege gewohnt. Eine befahrbare Strasse brachte hier keinerlei Verbesserung. Der Alpkäse wurde seit jeher auf dem Rücken der Bergbauern oder auf Lasttieren, das Wildheu im Winter auf Schlitten ins Tal gebracht. Selbst als der Urnerboden 1877 zur bescheidenen Dauersiedlung wurde, änderte sich die Situation nicht. Die Urner Bergbauern betrieben Selbstversorgung und wirtschafteten nach dem dramatischen Klimaeinbruch der «Kleinen Eiszeit» Anfang des 19. Jahrhunderts am Existenzminimum. Ohne Perspektive – die heutigen, bequemen Viehtransporte per Lastwagen waren damals unvorstellbar. Und der Kanton Uri, gefordert durch den Ausbau der Gotthardroute, des Oberalp- (1863) und des Furkapasses (1866) sowie der Gotthardbahn und der Axenstrasse (1860), sah sich finanziell



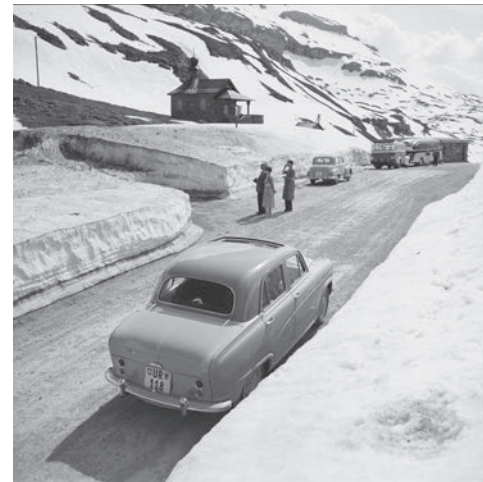
Touristen und erste Radsportler, um 1910



Automobilverkehr vor dem Hotel Klausenpass, 1920er-Jahre



Postauto vor dem Hotel Wilhelm Tell & Post, um 1950



Erste Passfahrt nach der Wintersperre, 1955

ausserstande, eine weitere Passstrasse zu realisieren: 75 Prozent der Klausenstrasse liegen auf Urner Terrain, das sich bis weit hinter die Passhöhe erstreckt.

Doch die Glarner gaben nicht auf: Nach ihrem dritten Vorstoss im Jahr 1864 einigte man sich auf die Projektierung der Klausenstrasse. Da sich die Urner jedoch nicht entscheiden konnten, welcher historische Schächentaler Saumpfad die Grundlage für die zukünftige Klausenstrasse bilden sollte, scheiterte das Subventionsgesuch. Erst 1890 erklärte sich der Bund bereit, 80 Prozent der Baukosten zu übernehmen – wenn die Klausenstrasse den Anforderungen des Schweizer Militärs genüge. Die Zustimmung der nach wie vor skeptischen Urner sicherte schliesslich eine Naturkatastrophe: Seit dem verheerenden Bergsturz am Spitzen im Jahr 1887 befand sich in Spiringen ein

Strassenprovisorium, dessen dringliche Erneuerung kaum günstiger gekommen wäre als der Urner Anteil am Bau der hochsubventionierten Klausenstrasse.

Die 46 Kilometer lange Strecke von Altdorf nach Linthal bedurfte allein auf der Urner Seite den Bau von mehr als einem Dutzend Brücken und unzähligen massiven Stützwänden. Oberhalb von Urigen wurde der 58 Meter lange Seelithaltunnel mit anschliessender Galerie in den Fels gesprengt (siehe linke Seite oben). Um den sumpfigen Urnerboden erschliessen zu können, musste der Fätschbach kanalisiert werden. Die gesamte Klausenstrasse wurde mit Kolonnensteinen gesäumt und mit einem Geländer aus Granitstelen und Eisenrohren gesichert. Zeitgleich wurden entlang der Klausenstrasse Hotels errichtet, um die zu





Teatime auf der Terrasse vor dem Hotel Klausenpass, 1905



Schnapsschusspause auf dem Töffparkplatz, heute

erwarteten Passtouristen adäquat verpflegen zu können. 1900 konnte die Klausenstrasse feierlich eröffnet und ein regelmässiger Postkutschenkurs eingerichtet werden.

Die neue Fahrstrecke verband Uri und Glarus nun während der Sommermonate, der über den Klausen abgewinkelte Warenverkehr hielt sich jedoch in Grenzen. Auch die Urner Bergbauern profitierten in den ersten Jahrzehnten nur in sehr bescheidenem Mass von der neuen Passstrasse: Zwar konnte der Urnerboden nun auch mit Pferdekarren erreicht werden, die motorisierte Bewirtschaftung der angrenzenden Alpstafel setzte sich jedoch erst ab 1950 allmählich flächendeckend durch. Wiederum brachte eine Naturkatastrophe einen Innovationsschub: Nach den verheerenden Unwettern im Jahr 1977 wurden weitere (Natur-)Strassen ausgebaut, welche die Klausenstrasse bis zu den Bergheimwesen und zahlreichen Alpstafeln fortsetzen.

Die grösste Errungenschaft ist somit die touristische Erschliessung der Klausenpasshöhe. Während die Touristen anfänglich gemächlich reisten, sich unmittelbar am Strassenrand auf malerischen Terrassen ausruhten und sich an der Aussicht und der Natur erfreuten, dominiert seit den 1920er-Jahren der motorisierte Verkehr auswärtiger Passtouristen, ganz nach dem Motto: Immer schneller, immer lauter. Besonders eindrucksvoll sind die ersten Fahrten nach der Wintersperre im Mai durch meterhohe Schneeberge, was Richard Aschwanden bereits in den 1950er-Jahren dokumentierte. Zahlreiche Gasthäuser laden zum Verweilen ein, teilweise sind diese inzwischen speziell auf die über die Passhöhe rasenden Töfffahrer eingestellt.

Dies bildet einen eigentümlichen Kontrast, gehört die Klausenstrasse doch zu den wenigen Passstrassen, die weitestgehend durch besiedeltes und bewirtschaftetes

Gebiet führen. Sucht man die Verbindung zur traditionellen Alpwirtschaft, muss man den kleinen, von Hand gemalten Schildern «Alpkäse» am Strassenrand folgen und die alten Saumpfade einschlagen. Die schmale, im Sommer hochfrequentierte Klausenstrasse selbst empfiehlt sich nicht mehr für einen Spaziergang.

### Das Buchprojekt

«Saumpfad – Liini – Speedway. Die Erschliessung des Klausenpasses» dokumentiert die Verbindung zwischen den Kantonen Uri und Glarus. Einst ein unwegsamer Saumpfad, partiell ausgebaut zu einem Dammweg, dann erweitert zur «Schächentalstrasse», reiht sich der Klausen seit 1900 in die Reihe der ausgebauten Alpenpässe. Die Erschliessung des Klausenpasses bietet überraschende Aspekte, etwa ein visionäres Trambahnprojekt, eine Streckenalternative, um den Pass im Winter offen halten zu können, sowie die jüngsten Ausbau- und Unterhaltsarbeiten. Die Architekturhistorikerin Marion Sauter hat die historischen Quellen gesichtet, unter anderem die einzigartigen Aufnahmen der Urner Fotografendynastie Aschwanden, die die Klausenstrasse seit ihrer Eröffnung dokumentiert haben. Dies führte zur Idee, den Text um eine eigene Bildebene zu ergänzen. Der Urner Fotograf F. X. Brun erzählt die Geschichte der Klausenstrasse in einer fotografischen Gegenüberstellung und führt die Aschwanden-Dokumentation fort. Dafür wurde er 2014 von der Kunst- und Kulturstiftung Heinrich Daniöth mit einem Preis ausgezeichnet. Das Klausenstrassenbuch will die Verkehrs- und Kulturgeschichte zweier Innerschweizer Alpentäler wissenschaftlich fundiert und zugleich anschaulich erklären. Das Buch wird vom Grafiker Marc Philipp gestaltet und wird 2016 bei Gislerdruck, Altdorf, erscheinen.